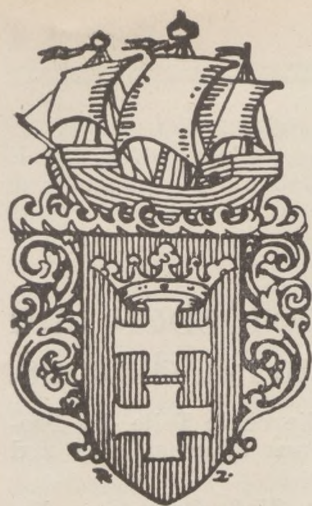


DANZIGER WIRTSCHAFTS-ZEITUNG

Mit den Beigaben:
Mitteilungen der Amtsstelle der Industrie-, Handels- und Gewerbekammer. Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung. Danziger Juristische Monatsschrift.

Herausgeber: Dr. Br. Heinemann :: Schriftleiter: Dr. Chrzan

14. Jahrgang **Nr. 2** 12. Januar 1934

Die DWZ erscheint wöchentlich am Freitag und kostet im In- und Ausland durch die Post bezogen pro Monat 3.—Dg., unter Kreuzband nach Polen 11,— Dg. und dem Ausland 12,— Dg. pro Quartal. — Einzelnummer 1,— Dg. Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet, der mit Verfasser gezeichneten Artikel nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Dr. Chrzan; für Inserate und Geschäftliche Mitteilungen: Bruno Gülsdorff, Jopengasse 65, II

Die Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Korporationen in 10 Jahren italienischem Faschismus.

Im Jahre 1921 versicherte Mussolini auf dem Kongreß der Faschistischen Partei Italiens wörtlich folgendes: „Der Faschismus kann die historische Tatsache der Entwicklung der wirtschaftlichen Organisationen nicht abstreiten, aber er will diese Entwicklung den nationalen Zielen einordnen. Die bestehenden Organisationen werden gefördert nach zwei Gesichtspunkten, nämlich als Ausdruck der nationalen Solidarität und als Mittel zur Entfaltung der Produktion. Sie dürfen nicht danach streben, das Individuum in ihrer Kollektivität untergehen zu lassen, indem sie die Kräfte und die Fähigkeiten der einzelnen willkürlich nivellieren, sondern vielmehr danach, sie richtig zu verwerten und zur Entfaltung zu bringen.“ Durch die Gesetze vom 3. April und 1. Juli 1926 wurde dann für die bestehenden Syndikate, die man für Arbeitnehmer- wie für Arbeitgebergruppen bestehen ließ, eine Durchorganisation zu ihrer organischen Zusammenfassung geschaffen, nämlich die Einrichtung der Korporation.

Mit diesen ständischen Korporationen wurde die sehr wichtige Einrichtung getroffen, daß man zwar den offenen Kampf zwischen den Interessen von Arbeitnehmer und Arbeitgeber mit allen staatlichen Mitteln unterbinden konnte, daß aber die sachliche Auseinandersetzung zwischen den beiden Gruppen durchaus in einer Art und Weise vor sich gehen konnten und natürlich auch heute noch können, daß keine Gruppe etwas durch den Ausschluß der Oeffentlichkeit Schaden an ihren Interessen erleiden kann, indem man sie etwa für bestimmte Zwecke mundtot mache. Die Freiheit der Disputation ist im Rahmen dieser Korporationen durchaus geblieben, allerdings ist der Appell an die Masse der hinter den Wortführern stehenden Mitglieder beider Gruppen unmöglich geworden, Streik und Aussperrung gehören zu den Kampfmitteln vergangener Tage in Italien. Die Artikel 7 und 9 der „Carta del Lavoro“ gaben zudem noch dem Arbeitgeber wie dem Arbeitnehmer die Garantie ,daß er mit den grundsätzlichen Rechten seiner Arbeitsbetätigung auch in der Art seiner Wirkung auf seinem Arbeitsgebiet nicht beschränkt werden sollte durch den Staat, denn es heißt da ausdrücklich:

Der korporative Staat hält die private Initiative auf dem Gebiet der Produktion für das wirksamste und nützlichste Mittel der Nation und ihrer Arbeit. Der Staat greift nur in die wirtschaftliche Produktion ein, wenn die private Initiative entweder in ausreichender Weise zur Vermeidung von Arbeitslosigkeit nicht vorhanden ist oder wenn politische Interessen des Staates auf dem Spiele stehen. Andererseits muß der Ausführende einer jeden Arbeit davor bewahrt bleiben, daß er von dem Erträgnis einer Arbeit nur einen unzureichenden Anteil erhält, der es ihm verbietet, eine lebenswürdige Existenz zu führen. Um zu ermitteln, wie das Verhältnis am Ertrag aus einer Arbeitsleistung in der Verteilung des Ertrages zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer sein muß, sind bei den Korporationen Schiedsstellen mit neutralen Richtern einzusetzen, die beide Teile der Produktion hören und von sich aus entscheidende und unwiderrufliche Urteile fällen.

Daß diese grundsätzlichen Maßnahmen zur Regelung der Zusammenarbeit zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmergruppe auch tatsächlich eine Befriedung ergeben haben, das zeigt sich am besten, daß in der „Unione del Lavoro Nazionale“ heute beinahe 63 % aller italienischen Handarbeiter neben fast allen Unternehmern vereinigt sind, trotzdem der Beitritt zu dieser Organisation freiwillig ist und auf die Lebensführung, vor allen Dingen auf Erhalt oder Zurückweisung einer Arbeit keinerlei Einfluß hat. Diese Union macht es sich zur Aufgabe, die Ausgleichung etwa vorhandener sozialer Gegensätze zu erzielen, sie will auch die gesellschaftliche Kluft zwischen Unternehmer und Arbeitnehmer auf ein Minimum verringern. Neben der Unione ist aber eine andere Einrichtung für die Zusammenarbeit der Unternehmer- und Arbeitnehmerkorporationen in Italien von entscheidender Bedeutung und das ist der sogenannte Nationalrat der Korporationen. Man hat ihn geschaffen, weil man in den faschistischen Regierungskreisen Italiens bald erkennen mußte, daß die einheitliche Organisation der Produktion nicht allein auf die Dauer durch das Mittel der neben einander wirksamen Korporationen hätte erreicht und erhalten werden können, wenn das ganze System nicht vervollkommnet worden wäre durch ein höheres, beigeordnetes Instrument in Form des sogenannten „Nationalrates der Korporationen“ eben, der eine horizontal geschaltete Zwischengliederung der Korporationen der Unternehmer und der Arbeitgeber darstellt und die Ziele der oben erwähnten halbamtlichen „Unione“ eben in sozial-gesetzlicher Weise vertreten und vertiefen will.

Wenn man die Korporationen der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber als einfach nebeneinander oder parallel geschaltet bestehende Körperschaften hätte wirken lassen, würde ihre Führung durch die sachliche und fachliche Abschließung einer Korporationsgruppe, etwa von Arbeitgebern und Arbeitnehmern der Glas- und Keramwarenindustrien, leicht Gefahr gelaufen sein, ihre eigenen Zwecke und Ziele mit einseitigen, beinahe autonomen Methoden zu verfolgen und zu erreichen. Es wäre damit auf der Ebene der neben einander arbeitenden Korporationen eine Art Atomismus der Arbeitsgruppierung geschaffen worden sein, in dem bald alle einzelnen Atome, nämlich die fachlich von einander abgetrennten Korporationen, gegen einander ausgespielt worden wären. Man hätte mit einer solchen Regelung also zwar die unmittelbare Kampfstellung zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber vermieden, aber man hätte an ihren Platz einen Kampf aller gegen alle Wirtschaftsgruppen untereinander gesetzt. Beispielsweise wäre man im Baugewerbe einer babylonischen Verwirrung der Interessen und ihrer Methoden der einzelnen Baumateriallieferungsgruppen ausgesetzt gewesen, Lieferanten von Stahlbaumaterial würden gegen Liefe-

ranten von Ziegelmaterial, Hersteller und Arbeiter in Holzbodenmaterialien gegen Hersteller und Arbeiter in Fliesen- und Kachelmaterialien aufgetreten sein, unter welchen neuerlichen und zweifellos sehr harten Kämpfen erneut die obersten Interessen der Nation und der nationalen Arbeitsleistung als Gesamtheit verloren gegangen wären. Man hätte den Klassenkampf durch den Leistungskampf übelster Art ersetzt.

Aus diesem Grunde wurde dann der Nationalrat der Korporationen für die Ueberdachungseinrichtungen der alten Syndikate geschaffen, sodaß man ein öffentliches Forum einrichtete, auf dem die Aussprachen zwischen den einzelnen Führern der Produktionsgruppen derart erfolgen, daß jederzeit die anwesenden Vertreter des Staates einen sinnvollen Ausgleich derart vornehmen können, daß private, staatliche und arbeitstechnische Interessen sich auf einer mittleren Linie treffen, wobei allerdings die staatlichen Dinge dann den unbedingten Vorzug erhalten müssen, wenn diese für die ganze Nation eine Lebens- und Entwicklungsfrage darstellen, die von fachlichen Korporationen und von dem durch sie gebildeten Nationalrat nicht gelöst werden können, weil sie politischen Charakter angenommen haben. Im Nationalrat der Korporationen, in dem alle Kräfte der Produktion und der Arbeit gleichmäßig vertreten sind, ist jene vollkommene Verschmelzung von Wirtschaft und Politik erfolgt, die ein wesentlicher Teil der einheitlichen Auffassung des faschistischen Staates überhaupt ist. Es ist dabei zu erwähnen, daß das korporative System nicht mit dem Nationalrat der Korporationen in Rom in seinem Wirkungskreis, also auch zeitlich mit dessen Sitzungen seinen Höhepunkt periodisch erreicht und dann aufhört, sondern daß korporative Funktionen auch an der Peripherie in der Einrichtung der sog. „Provinzial-Räte der Korporativ-Wirtschaft" ausgeübt werden, die an die Stelle der früheren Industrie- und Handelskammern getreten sind.

Bei der Würdigung der tatsächlichen Zustände in der Zusammenarbeit zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber in Italien muß man vor allen Dingen stets scharf unterscheiden, daß es Korporationen gibt, die für einen gewissen Produktionszweig geschaffen worden sind, und solche Korporationen, die für eine bestimmte Kategorie von Unternehmungen ins Leben gerufen wurden. Unter Produktionszweig versteht man in diesem Zusammenhange stets einen der sieben grundlegenden Zweige der menschlichen Tätigkeiten: Landwirtschaft, Industrie, Handel, Kreditwesen, Landtransporte, Seetransporte, Kunst und freie Berufe. Als Kategorie von Unternehmungen werden dagegen die verschiedenen Einzeltätigkeiten, welche unter jeden der oben genannten Produktionszweige fallen, angesehen, etwa Chemie, Elektrizität, Gasversorgung, Papiererzeugung etc. Die ersterwähnten Korporationen wurden im Jahre 1930 vollendet in ihrem Aufbau, die anderen sind jetzt in der Konstruktur beendet. Man nennt sie im Gegensatz zu den erstgenannten, die „Grundkorporationen" bilden, die „Flachkorporationen".

Im Rahmen dieser Organisationen war es möglich, bisher noch jede Streitigkeit in sachlicher Art zu einer von beiden Seiten voll und ganz als zeitgemäß richtigen Lösung zu bringen. Man erkannte vor allen Dingen bei Führern der Korporationen ohne weiteres auf beiden Seiten an, daß es solche Lösungen von Streitfragen garnicht gibt, die für alle Zeiten als unbedingt richtig angesehen werden müßten. Besonders in Lohn- und Verteilungsfragen wird es immer solche neuen Gegensätze geben, die schon aus zeitlichen oder örtlichen Veränderungen der Produktion und der Wirtschaftshandlungen sich ergeben. Es wäre aber unsinnig, solche selbstverständlich auftretenden Gegensätze dadurch schlichten zu wollen, daß man zum bereits erlittenen Schaden nun noch neuen durch Arbeitsunterbrechung, Werksschädigung und Produktionsminderung hinzufügt. Unter solchen Gesichtspunkten wird es dann auch für den Arbeitnehmer ein leichtes, sich des früher als einzig letzthin entscheidenden Mittels, des Streiks, nämlich zu begeben, weil der Arbeiter in der Zusammenarbeit der Korporationen bereits die Festigung seines Standpunktes unter staatlicher Anerkennung gefunden hat. Wer also in diesem Sinne sich die Arbeit der italienischen Arbeitnehmer- und Arbeitgeber-Korporationen betrachetet, der wird ganz energisch der Meinung entgegentreten müssen, daß der Faschismus der Arbeit zwar Ruhe gegeben habe, aber eine Ruhe des Kirchhofes, auf der alle freien Meinungen und Willensbekundungen der Arbeiter und gelegentlich auch der Arbeitgeber ruhen müßten. Das Gegenteil ist der Fall, und wir hoffen, daß wir das auch durch unsere Darlegungen über das feine Räderwerk der wirtschaftssozialen Konstruktur des faschistischen, italienischen Staates bewiesen haben.

Warum legt ein Reeder seine Schiffe im Winter auf?

Einleitend möchte ich einen kurzen Ueberblick darüber geben, weshalb überhaupt Schiffe aufgelegt (das heißt aus der Fahrt gezogen und in irgendeinem Hafen stillgelegt) werden.

Das Auflegen der Schiffe geschieht normalerweise nur dann, wenn größere Ueberholungsarbeiten, zufolge einer erlittenen Havarie, oder um die Neuklassifikation des Schiffes durchzuführen, nötig sind. Tourdampfer-Reedereien haben allerdings oft Schiffe aufgelegt, auch wenn keine Ueberholungsarbeiten nötig sind, weil sie einige Reserve-Schiffe brauchen, die für die zu bedienenden Touren von heute auf morgen eingestellt werden müssen, wenn ein Schiff havariert oder aus anderen Gründen plötzlich aus der

Fahrt gezogen werden muß. Ferner sind Spezial-Schiffe für die Zeit, in der sie nicht gebraucht werden können, zum Beispiel Eisbrecher während der Sommerzeit, usw., aufgelegt.

In Zeiten, in denen man von Auflegen der Schiffe in größerem Umfange spricht, handelt es sich um etwas Unnormales. Es sind damit gemeint Kriegszeiten, in denen in Kriegsgebieten Schiffahrt unmöglich ist. Es ist ferner damit gemeint unnatürliche Wirtschaftszeit, wie wir sie schon vor dem Kriege in manchen Jahren gehabt haben, in der viele Reeder gezwungen waren, um ihre Betriebe nicht zu zerschlagen, Schiffe monatelang stilliegen zu lassen. Aber solch unnatürliche Zeiten sind früher nicht in den Ausmaßen gewesen, wie in der Nachkriegszeit, in denen ein Jahr lang und darüber in fast allen Häfen der Welt sogenannte Schiffs-Friedhöfe errichtet waren. Ich will damit sagen, daß in den Häfen die Schiffe in 3 und 4 Reihen aufgelegt waren; Schiffe jeder Größe und jeder Bauart. Ein solches Massenauflegen von Schiffen, verursacht durch katastrophale Wirtschaftskrisen, ist etwa gleichbedeutend mit dem Stillegen einer Anzahl Industriebetriebe. Die meisten Reeder sind zu einem solchen Dauerauflegen gezwungen gewesen, weil jede Reise für ihre Schiffe schon in der Vorkalkulation mit Verlust, meistens mit nennenswertem Verlust, abschnitt, und weil Betriebskapital zur Deckung solcher Verluste nicht mehr vorhanden war. Die Aufnahme von Krediten zur Deckung solcher Verlustfahrten war unmöglich, ganz abgesehen davon, daß es auch schädlich ist, unrentable Betriebe auf's Ungewisse mit Krediten fortzuführen. Im Seeschiffahrtsgeschäft gibt es nämlich selten Gelegenheit, so viel zu verdienen, daß man alte Schulden abwirtschaften kann. Die Aufnahme von Schulden führt meistens unabänderlich zum Ruin der betreffenden Firma; es sei denn, daß sie durch Staatssubventionen, die auch häufig bis in das Unendliche gegangen sind, und die äußerst schädlich sind, künstlich gehalten wird. Ich möchte hierbei nur noch ganz kurz hinzufügen, daß ein Reeder seine Schiffe von selbst ohne zwingenden Grund niemals auflegen wird, denn die Schiffe leiden darunter, daß sie längere Zeit untätig liegen. Wenn die Aufliegezeit zu lange dauert, so verrosten die Schiffe und sind eines Tages nur noch als Alteisen zu bewerten. Außerdem braucht ein Reedereibetrieb auch Beschäftigung um existieren zu können.

Jetzt komme ich zum Auflegen von Schiffen im Winter. Hierbei handelt es sich im Grunde genommen um ganz etwas anderes, als in der Einleitung zum Ausdruck gekommen ist. Im Winter werden normalerweise nur Schiffe von Tramp-Reedern aufgelegt, die vorzugsweise in der Ost- und Nordseefahrt beschäftigt werden, resp. in sonstigen Gewässern, in denen man mit starken Winterwitterungseinflüssen zu rechnen hat. Die Schiffe sind gewöhnlich nicht genügend stark gebaut, um Eis forcieren zu können; es sind mit anderen Worten meistens Schiffe mittlerer Größe und kleinere Schiffe. Selbst in den Wintern, in denen nicht starke Eisbildungen vorhanden sind, was man außerdem im voraus nie wissen kann, wäre es wenig empfehlenswert, solche Schiffe in der Ost- und Nordseefahrt in wilder Fahrt zu beschäftigen. Diese Tramp-Schiffe würden derartig den unnormalen Herbst- und Winterwitterungseinflüssen ausgesetzt sein, daß größere Havarien vielfach an der Tagesordnung sein würden. Die Reisen der Schiffe werden durch die Herbst- und Winterstürme, durch Nebel usw. derartig ungünstig beeinflußt, daß sie vielfach doppelt so lange und noch länger dauern als in der normalen Sommerzeit. Die Expeditionen in den Lade- und Löschhäfen dauern auch ganz unnormal lange, häufig ebenfalls mehr als doppelt so lange als in den Sommerzeiten, zurückzuführen auf Regen, Schneegestöber, Kälte, und darauf, daß die Tage so kurz sind. Außerdem spielt eine beträchtliche Rolle für die Beurteilung einer evtl. Winterschiffahrt in der Ost- und Nordsee, daß der weitaus größte Teil der schwedischen, finnischen, russischen und baltischen Ostseehäfen im Winter durch Eis geschlossen sind; wohl verstanden, auch in milden Wintern. Hierbei handelt es sich vorwiegend um Holz-Export-Häfen, und für die Tramp-Fahrer in der Ost- und Nordseefahrt ist das Rentabelste die Holzfahrt aus der Ostsee. Da diese Fahrt aber während der Wintermonate gänzlich oder zum größten Teil nicht in Frage kommt, so ist es verständlich, daß ein großer Teil der Tramp-Schiffe aus der Fahrt gezogen werden muß. Würden alle Ost- und Nordseefahrer in der Fahrt bleiben, so wäre ein großer Mangel an Beschäftigung, der zur Folge hätte, daß die Frachten auf ein ganz unnatürliches Niveau herabsinken würden, und alle Reeder, auch diejenigen, deren Schiffe in anderer Fahrt beschäftigt werden, würden dadurch leiden.

Es ist also auch im Interesse der Allgemeinheit für die Seeschiffahrt nötig, daß ein großer Prozentsatz der Ost- und Nordseefahrer während der Wintermonate aus der Fahrt herausgezogen werden. Die Schiffe auf andere Märkte zuwerfen, hat auch keinen Zweck, denn sie sind für lange Reisen oft zu klein oder nicht passend, und wenn sie passend sind, so drücken sie derartig auf den Markt der betreffenden Relationen, daß die eignen Reisen große Verluste bringen, und daß auch denjenigen Schiffen, die sonst in diesen Fahrten beschäftigt sind, das Geschäft verdorben wird.

Mit anderen Worten, der größte Teil der Trampschiffe, die in der Ost- und Nordseefahrt beschäftigt sind, sind gewissermaßen als Saison-Schiffe anzusprechen. Genau so wenig wie ein Baugeschäft in den Wintermonaten bei 5/6 ° Kälte in der Lage ist, Außenmauern für irgendein Gebäude zu errichten, kann ein Reeder, der auf die Ostsee, und vor allem auf die östliche Ostsee angewiesen ist, seine Schiffe im Winter fahren lassen.

Für einen Teil der Tourschiffe gilt dasselbe. Selbstredend gibt es Tourdampfer-Reedereien, die den ganzen Winter hindurch mit ihren Schiffen in der Ostsee, auch in der östlichen Ostsee fahren, aber die Natur bringt es von selbst mit sich, daß auch diese Tourdampfer-Reeder, die besonders eisverstärkte Schiffe haben, mit besonders starken Maschinen usw., nicht immer und nicht überall fahren können. In strengen Wintern sind eben, wie schon vorher erwähnt, eine ganze Reihe von Häfen geschlossen, und auch die Tourdampfer-Reedereien mit dem besten dafür geeigneten Material müssen sich darauf beschränken, die Tourfahrt auf südlichere, weniger durch Eisgefahr gefährdete Häfen auszudehnen, und müssen sogar mitunter die Tourfahrt in der Ostsee gänzlich einstellen.

Es ist das Winter-Auflegen der Ostseefahrer absolut nichts Neues. Vorsichtige Reeder, die die Ostsee kennen, haben seit vielen Jahrzehnten immer ihre Schiffe vom Herbst bis zum Frühjahr aus der Fahrt gezogen. Nur ganz wenige Reeder haben davon Ausnahmen gemacht, häufig nur diejenigen, denen es pekuniär schlecht ging, die die Schiffe fahren lassen mußten, ganz gleich wie die Resultate ausliefen, um überhaupt die Zinsen und die Amortisation für die bestehenden Schulden aufzubringen. Solche Reeder sind dann auch meistens über kurz oder lang, wenn nicht irgendein Glücksfall eingetreten ist, an diesen Experimenten zugrunde gegangen.

Man hat in einigen Jahren der Hochkonjunktur in der Nachkriegszeit wohl Ausnahmen gemacht. Eine ganze Reihe Ostseereeder haben dieses getan, und zwar einmal, weil der Schiffsraum ungewöhnlich knapp war, und die Frachten hoch, und weil man sich sagte, daß der Sommerverdienst so gut gewesen war, daß man auch im Winter einige Verluste mit in den Kauf nehmen konnte, wobei man natürlich auch noch die Hoffnung hatte, daß die Fahrten doch einigermaßen gut gehen würden. In solchen ungewöhnlich guten Konjunkturzeiten waren die Reeder aber auch in der Lage, die Schiffe voll zu versichern, das heißt zum vollen Wert und gegen alle evtl. Risiken! Man konnte auch, worauf es besonders ankommt, die Schiffe gegen Eisschäden versichern. In dieser ungewöhnlichen Konjunkturzeit haben aber die Kasko-Assekuradeure durch Eisschäden derartige Unsummen verloren, daß sie seit einigen Jahren dazu übergegangen sind, die Schiffe überhaupt nicht mehr gegen Eisgefahr in gewissen Ostsee-Zonen zu versichern, bezw. nur zu solch schweren Bedingungen, die ein Reeder nicht acceptieren kann, und wofür er auch die Prämien nicht aufzubringen vermag. Dieses beweist aber schon am besten, wie verkehrt es ist, den Witterungseinflüssen zu trotzen, und in Zonen in Winterszeiten Schiffahrt zu treiben, die dafür wenig geeignet sind. Heute gibt es wohl überhaupt kaum noch Reeder, die, ganz abgesehen von Eisschäden, ihre Schiffe voll versichern können. Die meisten Reeder haben die Schiffe weit unter dem Wert derselben versichert, das heißt, sie laufen für einen Teil des Wertes selbst das Risiko. Aber was schlimmer ist, die meisten Reeder haben ihre Schiffe nicht gegen alle Risiken, die in Frage kommen, versichert. Sehr viele Reeder, und das gilt gerade für die Tramp-Reeder der Ost- und Nordseefahrt, haben zum Beispiel ihre Schiffe nicht versichert gegen:

1. sämtliche Kollisionsschäden am eignen Schiff,
2. sämtliche Havarieschäden am eignen Schiff, mit Ausnahme im „havarie grosse“ Fall,
3. sämtliche Eisschäden am Schiff,
4. verschiedene kleinere Schäden, zum Beispiel: Verlust von Anker, Trossen, Beiboot etc.

Warum versichern die Reeder ihre Schiffe nicht voll, und warum versichern die Reeder ihre Schiffe nicht gegen alle Risiken? Diese Frage ist leicht zu beantworten: Weil dann die Reisekalkulationen sämtlich von vornherein mit einem zu großen Verlust abschließen würden. Die heutige Konjunktur in der Seeschiffahrt ist so, selbst in den günstigsten Sommerzeiten, daß die Rundreisen, wenn alles gut geht, einmal plus minus Null abschneiden. Die meisten Rundreisen schließen aber mit einem Verlust ab. Ein Reeder ist jedoch schon froh, wenn das Infahrtbehalten seiner Schiffe über den Sommer nicht viel mehr kostet, als das Stilliegen derselben. Bei der Kalkulation muß der Reeder von vornherein die Selbstkosten auf das äußerste zurückschrauben, und dabei spielt die Selbstversicherung, bezw. das Selbstübernehmen von Risiken eine recht bedeutende Rolle, weil auf manchen anderen Gebieten — bei Heuern, die durch Tarif festgelegt sind, usw. — eine Ersparnis nicht möglich ist.

Daß Gefahr darin liegen würde, wenn ein kleiner Tramp-Reeder in der heutigen Zeit seine Schiffe auch im Winter in der Ost- und Nordseefahrt beschäftigen würde, brauche ich, nach den obigen Schilderungen wohl nicht mehr besonders auszuführen. Der Reeder kann sehr leicht einmal ganz unerwartet ein Schiff in Eisgefahr bringen. Unendlich viel Schiffe sind in starken Eiswintern, die die Menschheit fast immer überrascht haben, sogar in der westlichen Ostsee, in Eisgefahr gekommen und verloren gegangen: häufig mit der ganzen Besatzung, oder die Schiffe haben umfangreiche Eisschäden erlitten. Da Kapital bei diesen kleinen Tramp-Reedereien schon lange nicht mehr vorhanden ist, und da die Assekuradeure die Eisschäden nicht bezahlen, tritt meistens der Fall ein, daß das betreffende Schiff dann nur noch zum Verschrotten verkauft werden kann, also gänzlich erledigt ist. Aber auch die Schiffe einer solch kleinen Reederei, die nicht durch Eisschäden vernichtet werden, also in gelinden Wintern, würden, selbst wenn sie keine Havarien durch Sturm, Nebel usw. erleiden, mit solch ungeheuren Verlusten abschneiden, daß die Reeder meistens im Frühjahr gezwungen wären, den Betrieb aufzugeben, Konkurs anzumelden, und die Schiffe würden zu Spottpreisen verkauft werden, und zwar meistens ins Ausland. Schon die Erhaltung des Betriebes, was doch schließlich das Wichtigste ist, erfordert von einem verantwortungsvollen Reeder, der das Gebiet der Ost- und Nordsee bearbeitet, daß er seine Schiffe, wenn es zum Herbst geht, rechtzeitig auflegt. Vielfach handelt es sich bei diesen kleinen Reedereien auch noch um Parten-Schiffe, in denen also nicht nur das eigne Kapital des Reeders (Korrespondenzreeder) steckt, sondern auch noch das Kapital fremder Leute, und ein solcher Korrespondenzreeder hat eine sehr große moralische Verantwortung seinen Mitreedern gegenüber, und muß aus dem Grunde besonders vorsichtig wirtschaften und disponieren.

Es ist sicher schwer, daß die Seeleute der aufgelegten Schiffe für den Winter brotlos werden und dem Staat zur Last fallen, aber es würde für die armen Seeleute viel schwerer sein, wenn der Reeder seine Schiffe leichtsinnig über den Winter hindurch beschäftigen würde, und sie erleiden dabei den Tod in den Wellen, oder, wenn es nicht so schlimm kommt, sie verlieren ihre Brotstelle ganz und gar. Auch für den Staat ist es leichter, den Besatzungen solcher Saison-Schiffe während einiger Wintermonate Beihilfe zu gewähren, als wenn mit Gewalt Winterfahrt betrieben wird, und dann die ganze Reederei oder der größte Teil derselben dadurch zerstört wird. Gerade in der heutigen Zeit ist die Neubeschaffung von Schiffen sehr schwierig; in den meisten Fällen sogar unmöglich.

Ed. Bosselmann.

Mißbrauch des Wortes «Kammer».

Es ist beobachtet worden, daß die Bezeichnung oder Zusatzbezeichnung „Kammer“ von privaten Vereinigungen in zunehmendem Maße mißbraucht wird. Das Wort „Kammer“ dient seit langer Zeit zur Bezeichnung öffentlichrechtlicher Körperschaften oder Behörden (z. B. Landwirtschaftskammer, Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, Anwaltskammer, Aerztekammer). Legen sich private Personenvereinigungen, die keinerlei öffentlichrechtliche Aufgaben zu erfüllen haben, die Bezeichnung „Kammer“ bei und lassen sie sich vielleicht sogar mit dieser Bezeichnung in das Vereins- oder Handelsregister eintragen, so täuschen sie die Allgemeinheit; denn sie erwecken in weiten Kreisen den Glauben, als hätten sie eine Stellung im staatlichen Leben, während sie in Wirklichkeit nichts anderes als bürgerlichrechtliche Vereine oder Gesellschaften sind. Ein solcher Mißbrauch der Bezeichnung „Kammer“ ist auch geeignet, Verwirrung in die Neuordnung des ständischen Aufbaus zu bringen. Auch in der ständischen Neugliederung wird das Wort „Kammer“ zur Bezeichnung öffentlichrechtlicher Körperschaften gebraucht, die im Dienste der Volksgemeinschaft stehen. So hatte u. a. das Gesetz vom 14. Juli 1933 (RGBl. I S. 483) die Schaffenden auf dem Gebiete des Filmwesens in einer Körperschaft des öffentlichen Rechts, der vorläufigen Filmkammer zusammengefaßt. Darüber hinaus hat jetzt das Reichskulturkammergesetz vom 22. September 1933 (RGBl. I S. 661) die rechtliche Grundlage geschaffen für die Zusammenfassung der Angehörigen der Tätigkeitszweige des Schrifttums, der Presse, des Rundfunks, des Theaters, der Musik und der bildenden Künste in Körperschaften des öffentlichen Rechts. Im Rahmen des Reichskulturkammergesetzes ist die Reichsschrifttumkammer, die Reichspressekammer, die Reichsrundfunkkammer, die Reichstheaterkammer, die Reichsmusikkammer und die Reichskammer der bildenden Künste errichtet worden. Die einzelnen Kammern sind mit der vorläufigen Filmkammer, die den Namen Reichsfilmkammer erhalten hat, zur Reichskulturkammer vereinigt worden. Als Vorläufer dieser Körperschaften waren seinerzeit u. a. eine Nationalsozialistische Rundfunkkammer und eine Reichstheaterkammer gegründet worden. Diese Kammern waren mit Zustimmung des Herrn Reichsministers für Volksaufklärung und Propaganda vor Verabschiedung des Reichskulturkammergesetzes noch in privatrechtlicher Form errichtet worden. Hier war aber die privatrechtliche Form nur eine Uebergangserscheinung, die beim Aufbau der Reichskulturkammer und ihrer Glieder der öffentlichrechtlichen Form gewichen ist.

Von den vorerwähnten Fällen einer Uebergangsregelung abgesehen, ist es also ein unzulässiger Mißbrauch des Wortes „Kammer“, wenn sich private Personenvereinigungen als „Kammer“ bezeichnen, wie es z. B. durch Gründung einer „Kraftverkehrskammer“ (Bezeichnung inzwischen geändert), einer „Phonowirtschaftskammer“ und einer „Bau- und Zwecksparkammer“ geschehen sein soll. Am ehesten werden die Registergerichte in der Lage sein, solchen Mißbräuchen des Wortes „Kammer“ entgegenzutreten. Sollte ein Einzelfall zu Zweifeln Anlaß geben, so wird es sich empfehlen, daß sich das Registergericht, bevor es eine Entscheidung trifft, mit der zuständigen amtlichen Standesvertretung in Verbindung setzt.

Mitteilungen der Amtsstelle der Industrie-, Handels- und Gewerbekammer

Amtliche Notierungen an der Danziger Börse vom 1. bis 6. Januar 1934.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Zeit	Scheck London Geld Brief	Tel. Auszahlung London Geld Brief	100 Złoty Ausz. Warschau		100 Złoty loko Noten		Dollar-Noten Nr. 1 von 5-100 St.		Dollar-Noten Nr. 2 von 500-1000 St.		Tel. Auszahl. New York		Tel. Auszahl. Amsterdam		Tel. Auszahl. Zürich		Tel. Auszahl. Paris	
			Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief
1. 1. 34	Feiertag																	
2. 1. 34	—	(16,69 G. 16,73 B.)	57,72	57,84	57,74	57,86	3,2318	3,2382	—	—	3,2268	3,2332	*206,32	206,74	99,45	99,65	20,12½	20,16½
3. 1. 34	—	(*16 64 G. 16,68 B.)	57,74	57,86	57,76	57,88	—	—	—	—	*3,2268	3,2332	206,39	206,81	99,47	99,67	20,14	20,18
4. 1. 34	—	(16,67½ G. 16 71½ B.)	57,74	57,86	57,77	57,88	—	—	—	—	*3,2617	3,2683	*206,31	206,73	99,45	99,65	20,13½	20,17½
5. 1. 34	—	(16,67½ G. 16,71½ B.)	57,74	57,86	57,77	57,88	—	—	—	—	*3,2567	3,2633	206,34	206,76	99,45	99,65	20,14¼	20,18¼
6. 1. 34	—	(16,74 G. 16,78 B.)	57,76	57,88	57,78	57,89	—	—	—	—	*3,2867	3,2933	*206,49	206,91	*99,50	99,70	20,14	20,18

Zeit	Tel. Auszahl. Brüssel—Antwerpen Belga		Tel. Auszahl. Helsingfors		Tel. Auszahl. Stockholm		Tel. Auszahl. Kopenhagen		Tel. Auszahl. Oslo		Tel. Ausz. Wien		Tel. Auszahl. Prag		100 Reichsmarknoten		100 Reichsmark Tel. Ausz. Berlin	
	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Brief	Geld	Geld	Brief
1. 1. 34	Feier	tag																
2. 1. 34	71,37	71,51	—	—	*86,10	86,26	*74,60	74,74	*84,00	84,16	—	—	*15,25½	15,28½	—	—	*122,53	122,77
3. 1. 34	*71,35	71,49	—	—	86,00	86,16	74,40	74,54	83,70	83,86	—	—	*15,25½	15,28½	—	—	122,53	122,77
4. 1. 34	71,35	71,50	—	—	*86,00	86,16	*74,50	74,64	*83,80	83,96	—	—	*15,26½	15,29½	—	—	122,33	122,57
5. 1. 34	*71,28	71,42	—	—	*85,80	85,96	*74,30	74,44	*83,60	83,76	—	—	*15,26½	15,29½	—	—	122,13	122,37
6. 1. 34	71,35	71,49	—	—	86,40	86,56	74,80	74,94	84,20	84,36	—	—	15,26½	15,29½	—	—	122,08	122,32

ominelle Notierungen.

Preisnotierungen für Getreide an der Danziger Börse.

Vom 1. bis 6. Januar 1934. Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Zeit	Für 100 kg frei Waggon Danzig																	
	Weizen	Roggen	Gerste	Futtergerste	Hafer	Viktoria Erbsen	grüne Erbsen	kleine Erbsen	Rübsen	Raps	Gelbsenf	Peluschken	Wicken	Blaumohn	Ackerbohnen	Roggenkleie	Weizenkleie-
1. 1. 34	Feiertag																
2. 1. 34	Konsum 130 Pf. 11,60	Export 9,— Konsum 9,10	feine 9,70 b. 10,25 mittel laut Muster 9,25 b. 9,55 117/8 Pf. 8,95 b. 9,— 114/5 Pf. 8,80 110/1 Pf. 8,65 105/6 Pf. 8,05	—	z. Konsum 8,20 b 8,60	13,50 b. 16,75	13,25 b 16,25	—	—	—	—	flau 8,— b. 8,75	flau 8,50 b. 9,—	31,— b. 34,75	—	6,40	gr. 7,— Schale 7,25
3. 1. 34 4. 1. 34	nicht notiert																
5. 1. 34	Konsum 130 Pf. 11,75 b. 12,—	Export 9,— Konsum 9,10	feine 9,70 b 10,25 mittel laut Muster 9,25 b 9,70 117/8 Pf. 8,95 b. 9,— 114/5 Pf. 8,85 b. 8,90 110/1 Pf. 8,65 105/6 Pf 8,05	—	8,20 b. 8,60	13,— b 16,25	13,— b. 16,25	—	—	—	—	8,— b 8,75	8,50 b. 9,—	—	—	6,40	gr. 7,— Schale 7,25
6. 1. 34	nicht notiert																

Danziger Wertpapiere.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G)

	1. 1. 34	2. 1. 34	3. 1. 34	4. 1. 34	5. 1. 34	6. 1. 34
Festverzinsliche Wertpapiere:	Feiertag					
a) einschließlich der Stückzinsen:						
5% Roggenrentenbriefe (1 Ztr. Roggen)		—	—	—	—	—
7% Danziger Stadtanleihe 1925 (£ = 25 G)		—	—	—	—	—
6½% Danziger Staats- (Tabakmonopol) Anleihe (£ = 25 G)		—	—	—	—	—
b) ausschließlich der Stückzinsen:						
4% Danziger Schatzanweisungen		84 bz.	83 bz.	82 bz.	81 rep. G.	81 bz. G.
6% (bisher 8%) Danziger Hypothekenbank, Kommunalschuldverschreibungen		—	—	—	—	—
6% (bisher 8%) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1—9		69 bz. G.	68½ bz. G.	—	69 rep. G.	70 rep. B.
6% (bisher 8%) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 10—18		69½ bz. G.	67 bz. B.	—	69 bz.	—
6% (bisher 7%) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 19—26		70 bz. G. gr. St.	—	—	69 bz. B.	—
6% (bisher 7%) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 27—34		71 bz. B.	—	—	—	—
6% (bisher 7%) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 35—42		—	—	—	—	69 bz. B.
6% (bisher 6%) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1		—	—	—	—	—
Aktien:						
Bank von Danzig		—	—	—	75 bz.	—
Danziger Privat-Actien-Bank		25 bz.	—	—	—	25 bz.
Danziger Hypothekenbank		—	—	—	—	—
Danziger Bank für Handel und Gewerbe		—	—	—	—	—
Zertifikate der Danziger Tabak-Monopol-A.-G.		—	—	—	—	—

Danzig

Bekanntmachung.

Nachdem die Danziger Bank für Handel und Gewerbe A.-G. in Danzig durch Fusion auf die Dresdner Bank in Danzig übergegangen ist, wird die Notierung der Aktien der Danziger Bank für Handel und Gewerbe A.-G. an der Danziger Effektenbörse mit sofortiger Wirkung gestrichen.

Danzig, den 4. Januar 1934.

Die Zulassungsstelle an der Danziger Börse.

Inventurausverkäufe.

Die durch meine Bekanntmachung vom 7. Dezember 1933 auf die Zeit vom 1. bis 14. Februar festgelegten Inventurausverkäufe für Bekleidungswaren- und Schuhwaren-Spezialgeschäfte werden neben den Bekleidungswaren noch auf folgende Textilwaren ausgedehnt:

Handarbeiten, Kurz- und Modewaren, Stoffe, Teppiche und Gardinen, Wohnungseinrichtungsgegenstände der Textilwarenbranche.

Danzig, den 6. Januar 1934.

Der Polizeipräsident.

Der Ehrenkodex des Einzelhandels-Kaufmanns.

1. Jede Firma des Einzelhandels hat ihre Wettbewerbsmaßnahmen so zu halten, daß sie vornehmen, deutschen Kaufmannssitten entsprechen und Rücksicht und Anstand in jeder Form gegenüber der Gesamtheit der Berufsfreunde wahren.
2. Sonderveranstaltungen, die den Anschein erwecken, als wolle der einzelne auf Kosten der Gesamtheit das Geschäft an sich reißen und die sichtbar als Beunruhigung weiter Käuferschichten angesehen werden müssen, sind unstatthaft. Im allgemeinen werden Sonderveranstaltungen jeglicher Art als unerwünscht und unnötig angesehen. Denn sie nehmen lediglich Geschäfte vorweg und schädigen die übrigen Kollegen in ihrer Geschäftsmöglichkeit. Der einzelne hat die Pflicht, bestrebt zu sein, daß der Gesamtberufsstand durch Einzelaktionen nicht geschädigt wird.
3. Bei Waren-Preisberechnungen ist grundsätzlich die normale Kalkulation auf der Grundlage des Wiederbeschaffungspreises anzuwenden. Normale Kalkulation heißt, den üblichen Handelsnutzen berechnen. Schleuderer richten sich selbst und geben sich der Verachtung ihres Berufsstandes preis. Schleuderer und Schädlinge an der Gesamtheit gelten nicht als deutsche Kaufleute und als deutsche Volksgenossen.
4. Dem Qualitätsgedanken hat jeder deutsche Kaufmann die erhöhte Beachtung zu schenken. Wer minderwertige Ware kauft und sie als Lockvögel anbietet, gehört in die Reihe der Verschleuderer deutschen Volksvermögens. Durch die Herstellung minderwertiger Waren werden Produkte unwirtschaftlich verschwendet, die wir teuer aus dem Ausland im Urstoff beziehen. Gute Ware und solide Mittelware hält länger. Damit wird der Gesamtheit unseres Volkes mehr gedient, als durch schlechte Ramschware.
5. Der solide deutsche Handel lehnt es ab, sogenannte Pfennigstage zu veranstalten und für diese Zwecke geringwertige Ware aufzukaufen oder die herstellende Industrie zu Lasten des Lohnniveaus der Arbeiter auszupressen. Wer sich zu solchen Handlungen hergibt um schnöden Verdienstes willen, hat nicht das Recht, den Namen eines ehrbaren Kaufmanns zu führen und ist dementsprechend zu brandmarken.
6. Jede Verschleierung des Materialgehalts einer Ware ist sittenwidrig. Jedes Organisationsmitglied hat die Pflicht, auf solche unsauberen Handlungsweisen zu achten und gegebenenfalls sofort Meldung an die Organisation zu machen.
7. Sogenannte Postenware, die den Stempel der Geringwertigkeit trägt, ist abzulehnen. Der Hersteller solcher Ware ist zur Produktion von anständiger Ware zu erziehen. Wer seine Kunden mit schlechter Ware versorgt, stiehlt dem Verbraucher und damit seinem Volksgenossen das Geld.
8. Jeder Rabatt an Verbände und Einzelpersonen ist sittenwidrig. Wer Ausnahmen macht, betrügt seine übrigen Abnehmer.
9. Zugaben jeder Art, die als Anreißer bewertet werden müssen, sind mit dem Begriff „ehrbarer Kaufmann“ nicht mehr zu vereinbaren.
10. Jeder Berufsstand, der dem Verband angehört und gegen diesen Ehrenkodex bewußt verstößt, wird rücksichtslos aus den Reihen der Mitglieder entfernt. Denn die Zugehörigkeit zur Organisation ist eine Ehre. — Unehrenhafte haben hierin keinen Platz.

*) Mitgeteilt vom Verein des Textileinzelhandels E.V., Danzig.

Über die Verwendung von Spendenscheinen

(Mitgeteilt vom Verband Deutscher Bücherrevisoren, Wirtschaftsprüfer und -treuhänder, Sitz Berlin E. V. (VDB), im Bund Nationalsozialistischer Deutscher Juristen (BNSDJ), Gau Danzig.

Der Inhalt der Verordnung über die Erhebung einer freiwilligen Spende zur Förderung der nationalen Arbeit vom 29. 7. 1933 nebst der Abänderungs-Verordnung vom 1. 9. 1933 und der dazu ergangenen Durchführungs-Verordnung vom gleichen Tage scheint in den Kreisen der Steuerzahler noch nicht genügend bekannt zu sein. Es ist deshalb angebracht, der Oeffentlichkeit in kurzen Zügen Hinweise zu geben, in welcher Form die Spende steuerlich vom Spender verwendet werden kann, hierbei sei von vornherein darauf aufmerksam gemacht, daß die Danziger Verordnung von dem im Deutschen Reiche geltenden Arbeitsspendengesetz vom 1. 6. 1933 in vieler Hinsicht abweicht.

I. Ermäßigung der Einkommen- (Körperschafts-) Steuer.

Zunächst kann der Spender bei Hingabe des Spendenscheins verlangen, daß die Spende von dem Einkommen desjenigen Jahres abgesetzt wird, in dem sie geleistet worden ist. Dieses Verlangen kann er aber nur bis zum Ablauf folgender Fristen stellen:

1. wenn über das Einkommen des Kalenderjahres, in dem die Spende erfolgte, eine Steuer-Erklärung abzugeben ist, bis zum Ablauf der Erklärungsfrist,
2. sonst bis zum Ablauf des 30. April 1934.

Werden diese Fristen versäumt, so wird Nachsicht nicht gewährt. Diese Bestimmung bedeutet, daß ein Zensit, der im Jahre 1933 eine Spende geleistet hat, spätestens bei Abgabe seiner Steuer-Erklärung diesen Betrag von seinem deklarierten Einkommen kürzen darf. Auf den Betrag der nachweislich geleisteten Spende wird ihm also Steuerfreiheit für die Einkommensteuer mit Zuschlägen (jedoch nicht für den Notzuschlag) gewährt. Automatisch wirkt sich diese Ermäßigung auch bei Feststellung der Kirchensteuer aus. Dagegen ist ein Abzug des gespendeten Betrages bei Berechnung des gewerblichen Ertrages nicht angängig, mithin findet durch die Spende eine Ermäßigung der Gewerbesteuer nicht statt.

II. Steueramnestie durch Spendenschein.

Dadurch, daß diese Amnestie im „Spendengesetz“ enthalten ist, scheint dieselbe noch nicht in diejenigen Kreise, die es besonders angeht, gelangt zu sein, und es gibt immer noch Leute, die steuerliche Sorgen haben, von denen sie sich aber befreien können. Das Spendengesetz gibt nämlich allen denen, die in den letzten Jahren irgendwelchen Verstoß in bezug auf Einkommen- (Körperschafts-) Steuer nebst Zuschlägen (auch Notzuschlag), Vermögenssteuer, Gewerbesteuer vom stehenden Gewerbe, Erbschaftssteuer, Umsatzsteuer, Grundvermögenssteuer, Grundwechselsteuer und Wohnungsbauabgabe begangen

haben, Gelegenheit, sich auf billige Art und Weise wieder steuerehrlich zu machen. So kann bei Hingabe des Spendenscheins verlangt werden, daß in Höhe der Spende ablösungsfähige Steuerschulden nicht nacherhoben werden. Steuerschulden des Spenders selbst oder eines Dritten, für die der Spender aber haftet, sind nur insoweit ablösungsfähig, als es sich um zu wenig gezahlte Steuern der genannten Art handelt und eine Verkürzung solcher Steuern vor dem 1. Juli 1933 eingetreten ist. Eine derartige Verkürzung von Steuereinnahmen liegt z. B. vor, wenn das Verhalten des Steuerpflichtigen dazu geführt hat, daß vor dem 1. Juli 1933 die Steuerbehörde einen geschuldeten Steuerbetrag nicht oder nicht in voller Höhe angefordert hat. Die bezeichneten Wirkungen treten nicht ein, wenn die Spende nach dem 31. März 1934 geleistet wird, oder bei solchen freiwilligen Spenden, die erfolgten, nachdem dem Steuerpflichtigen eröffnet worden war, daß die Steuerbehörde Kenntnis von der Verkürzung der Steuereinnahmen erhalten hatte.

Will ein Steuerpflichtiger durch Leistung einer Spende seine früheren Verfehlungen wieder gutmachen, kann er aber die Höhe des hinterzogenen Betrages nicht selbst errechnen, so stellt das Steueramt auf Antrag des Pflichtigen an Hand seiner Angaben den hinterzogenen Betrag fest und setzt ihm eine angemessene Frist, in Höhe der hinterzogenen Summe einen Spendenschein zu lösen und einzureichen. Es muß nochmals betont werden, daß Voraussetzung hierfür ist, daß die Steuerbehörde noch keine Kenntnis von den Verfehlungen erhalten hat. Durch die Leistung der freiwilligen Spende ist der Steuerpflichtige nunmehr aller Sorgen enthoben. Er hat sich — wie man sagt — gereinigt. Irgendwelche Zinsen und Verzugszuschläge auf die ursprünglich hinterzogenen Steuern werden ihm nicht berechnet. Außerdem läuft der Steuerzahler keine Gefahr, daß ihm später aus der nicht rechtzeitig angemeldeten Steuerpflicht Nachteile, insbesondere ein Strafverfahren, entstehen.

III. **Die anonyme Spende.**

Will ein Steuerpflichtiger aus bestimmten Gründen den im Abschnitt II bezeichneten Weg nicht beschreiten, ist es ihm noch möglich, sich der anonymen Spende zu bedienen. Hier ist die Mitwirkung eines Notars erforderlich, der gehalten ist, den Namen des Spenders nicht bekanntzugeben. Unter bestimmten Voraussetzungen vermeidet der Steuerzahler durch diese Art der Spende, daß, sofern später einmal die Steuerbehörde von seinen Verfehlungen Kenntnis erhält, ein Strafverfahren gegen ihn durchgeführt wird. Es muß aber derjenige Steuerpflichtige, der vor dem 1. 7. 1933 Steuern verkürzt hat, soviel spenden, wie erforderlich ist, um den gesamten Betrag der Steuerverkürzung abzulösen. Wenn ein Spender bei Feststellung der zu wenig gezahlten Steuern sich verrechnet und deshalb nicht den vollen hinterzogenen Betrag spendet, so kommt ihm der § 6 Absatz 2 Ziffer 2 der Spendenverordnung zugute, d. h. für die Steuerzuwiderhandlung tritt Straffreiheit auch schon dann ein, wenn die verkürzten Steuern mindestens zur Hälfte abgelöst worden sind. Mithin bedarf es in jedem Falle bei Anwendung der anonymen Spende der Feststellung, inwieweit eine Steuerzuwiderhandlung vorliegt und in welcher Höhe Steuereinnahmen durch dieses Vergehen hinterzogen worden sind. Da diese Errechnung, welche sich meistens auf verschiedene Jahre bezieht, infolge der oftmals geänderten Steuersätze eine sehr komplizierte ist, muß empfohlen werden, sich hierbei eines Steuerpraktikers zu bedienen.

Fernsprechverkehr mit den Bahama-Inseln.

Der Fernsprechverkehr mit den Bahama-Inseln ist eröffnet worden. Ein Dreiminutengespräch kostet 204,75 G. Nähere Auskunft erteilen die Telegraphenanstalten.

Schiffahrt

Frachtraten ab Danzig.

(Mitte Januar 1934.)

Die Raten sind, sofern nichts anderes vermerkt, in engl. Schillingen angegeben, und zwar nach engl., skandinavischen und finnischen Häfen in Papierschilling nach französ. und belgischen Häfen in Goldschilling.

Holz:

D. B. B.:

Nach	Boness	26/6 bis 29/—	pro Standard
„	Leith } Grangemouth }	26/6 bis 31/—	„ „
„	Tyne	30/— bis 31/—	„ „
„	Sunderland	31/—	„ „
„	West Hartlepool	29/— bis 31/—	„ „
„	Hull	28/6 bis 32/6	„ „
„	London	27/— bis 29/—	„ „
„	Grimsby	28/— bis 30/—	„ „
„	Southampton	33/— bis 34/—	„ „
„	Bristol	38/— bis 42/6	„ „
„	Cardiff	38/— bis 42/6	„ „
„	Swansea	39/— bis 42/6	„ „
„	Birkenhead	39/— bis 40/—	„ „
„	Liverpool	37/6 bis 38/—	„ „
„	Garston	41/— bis 43/6	„ „
Nach	Manchester	37/6 bis 38/—	pro Standard
„	Preston	38/— bis 40/—	„ „
„	Belfast	47/6 bis 52/—	„ „
„	Dublin } Cork }	50/— bis 52/6	„ „
„	Dünkirchen	21/6 bis 24/—	„ „
„	Le Havre	23/— bis 25/—	„ „
„	Rouen	22/6 bis 24/—	„ „
„	Bordeaux	27/— bis 28/6	„ „
„	Antwerpen	20/— bis 21/—	„ „
„	Gent	20/— bis 22/—	„ „
„	Rotterdam	Hfl. 12.50 bis 13.75	„ „
„	Amsterdam	„ 13.— bis 13.75	„ „
„	Bremen	RM. 25.—	„ „

Kiefernschwellen:

Nach	Boness	8/6 bis 9/—	pro load
„	Leith } Grangemouth }	8/6 bis 10/6	„ „
„	Tyne	10/— bis 10/6	„ „
„	Sunderland	10/— bis 11/—	„ „
„	West Hartlepool } Hull }	9/6 bis 10/—	„ „
„	London	10/— bis 12/—	„ „
„	Grimsby	10/— bis 10/6	„ „

Nach Southampton	10/6 bis 11/—	pro load
„ Birkenhead	11/6 bis 13/3	„ „
„ Garston	12/6 bis 14/—	„ „
„ Dublin	12/— bis 14/—	„ „
„ Dünkirchen	8/— bis 8/6	„ „
„ Rouen	8/6 bis 9/—	„ „
„ Bordeaux	10/—	„ „
„ Antwerpen	7/— bis 7/6	„ „
„ Gent	7/6	„ „

Eichenschwellen:

Nach Dünkirchen	9/— bis 10/—	pro load
„ Rouen	9/6 bis 11/—	„ „
„ Bordeaux	11/— bis 12/—	„ „
„ Antwerpen	7/6 bis 8/6	„ „
„ Gent	8/— bis 8/6	„ „

Grubenholz:

Nach Boness	26/9 bis 29/—	pro Fad.
„ Grangemouth	26/9 bis 31/—	„ „
„ Tyne	27/6 bis 30/—	„ „
„ Sunderland	28/— bis 30/—	„ „
„ West Hartlepool	27/— bis 30/—	„ „
„ Hull }	27/6 bis 30/—	„ „
„ Grimsby }		
„ Cardiff	37/— bis 38/—	„ „
„ Dünkirchen	21/— bis 23/—	„ „
„ Rouen	22/— bis 24/—	„ „
„ Bordeaux	26/— bis 28/—	„ „
„ Antwerpen	20/— bis 21/—	„ „
„ Gent	20/— bis 21/6	„ „

Rundholz hart, bis 12 m lang:

Nach Dünkirchen	9/— bis 10/6	pro cbm
„ Rouen	8/6 bis 11/—	„ „
„ Bordeaux	11/6 bis 14/—	„ „
„ Antwerpen	7/— bis 8/3	„ „
„ Gent	7/— bis 8/6	„ „
„ Rotterdam	Hfl. 4.50 bis 5.75	„ „
„ Bremen	RM. 9.— bis 10.—	„ „

Rundholz weich, bis 12 m lang:

Nach Dünkirchen	7/6 bis 8/6	pro cbm
„ Rouen	8/— bis 9/—	„ „
„ Bordeaux	9/6 bis 11/—	„ „
„ Antwerpen	6/9 bis 7/6	„ „
„ Gent	7/— bis 7/6	„ „
„ Rotterdam	Hfl. 4.50 bis 5.50	„ „
„ Bremen	RM. 8.— bis 9.—	„ „

Eichene Stäbe:

Nach Dünkirchen	8/— bis 10/—	pro t
„ Rouen	9/— bis 11/—	„ „
„ Bordeaux	11/— bis 13/—	„ „
„ Antwerpen	6/6 bis 7/—	„ „
„ Gent	6/6 bis 7/6	„ „
„ Rotterdam	Hfl. 4.50 bis 5.—	„ „
„ Bremen	RM. 10.—	„ „

Kohle nach: pro t

	(10/1500	15/2000	2/3000	3 4000	5000)
Oslofjord	5/3—6/3	5/— b. 5/9	4/9 b. 5/3	4/9	—
Gothenburg	4/4½	4/1½	3/9	3/6	—
Helsingborg	4/4½	4/1½ b.	3/9	3/6	—
Malmö	4/3 b.	3/10½ 4/6	3/6 b.	—	—
Karlskrona	4/3 5/3	3/10½	3/6 4/—	—	—
Norrköping	4/4½	4/1½	3/9	3/6	—
Oxelösund	4/4½	4/1½	3/9	3/6	—
Stockholm	4/4½ b. 5/6	4/1½ b. 4/9	3/9 b. 4/3	3/6 b. 4/—	—
Västeras	4/9	4/6	4/3	—	—
Skutskär	4/4½	4/1½	3/9	—	—
Gefle	4/4½	4/1½	3/9 b.	3/6	—
Norrsundet	4/4½ b.	4/1½	3/9 4/9	—	—
Hernösand	4/4½ 6/6	4/1½ b. 5/6	3/9	—	—
Pitea	5/—	4/6	4/9	—	—
Stugsund	5/—	4/6	4/9	—	—
Swanö	5/—	4/6	4/9	—	—
Wiborg	5/6	4/9	4/3	4,- b. 4/3	3/9 b. 4/—
Kotka				4,- b. 4/3	3/9 b. 4/—
Helsingfors				4,- b. 4/2	3/9 b. 4/—
Ekenäs	5/—		4/3	4/—	3/9
Pargas	b. 5/6	4/9	b. 4/6	4/—	3/9
Lovisa				4,- b. 4/3	3/9 b. 4/—
Abo				4,- b. 4/3	3/9 b. 4/—
Mäntyluoto				4,- b. 4/3	3/9 b. 4/—
Windau	5/3	4/6	4/—	—	—
Memel				—	—
dän. Häfen	4/3 b 5/6	4/— b. 4/9	3/9 b. 4/3	3/6 b. 4/—	—
holl. Häfen	6/—	5/6	4/3 b. 5/—	4/— b. 4/9	4/6
	Ffrcs.	Ffrcs.	Ffrcs.	Ffrcs.	—
Dieppe	25,50 b.	24,50 b.			—
Fécamp	25,50 30,—	24,50 27,-	25,—	24,—	—
Le Havre	25,50	24,50			—
Rouen	27,- b. 31,-	25,50 b. 28,-	22,50 b. 26,-	24,—	—
Caen	26,50 b. 31,-	25,- b. 28,-	26,—	24,—	—
Bordeaux	—	30,- b. 33,-	28, b. 31,-	29,—	—
Bayonne	—	31,- b. 34,-	29,- b. 32,-	30,—	—
West-Italien	—	—	8/—	7/9	6/9 b. 7/9
Ost-Italien	—	—	9/—	8/9	7/9 b. 8/6

Zucker:	(10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000)
Riga	5/6 b. 6/6	5/3 b. 6/—	5/— b. 5/6	4/6	—
Reval	5/6 b. 6/6	5/3 b. 6/—	5/— b. 5/6	4/6	—
London	8/— b 9/—	7/6 b. 8/—	7/3 b. 7/6	7/—	6/9
Hull	8/— b. 9/—	7/6 b. 8 —	7/3 b. 7/6	7/—	6/9

Getreide: **Gerste** nach:

Antwerpen	4/—	3/9 b. 3/10½	3/9	3/9	3/6
Rotterdam hfl.	2,50 b. 2,60	2,40 b. 2,50	2,40	2,30	—
London	7/6 b. 8/—	7/— b. 7/9	6/9 b. 7/6	—	—
Riga	5/6 b. 6/3	5/— b 6/—	5/6	—	—
Reval	5/6 b. 6/3	5/— b. 6/—	5/6	—	—
Dänemark	5/6 b. 6/—	5/— b. 5/6	—	—	—

Hafer nach:

London	8/6 b. 9/—	8/— b. 8/9	8/6	—	—
Riga	6/6 b. 7/3	6/— b. 7/—	6/6	—	—
Reval	6/6 b. 7/3	6/— b. 7 —	6/6	—	—

Seewärtiger Warenverkehr Stettin, Danzig, Gdingen.
(in to zu 1000 kg.)

	Stettin	Gdingen	Danzig
1913	6 240 000	—	2 110 000
1925	4 160 000	52 300	2 720 000
1926	5 770 000	414 005	6 290 000
1927	4 040 000	905 141	7 890 000
1928	4 590 000	1 957 000	8 610 000
1929	4 910 000	2 820 000	8 550 000
1930	4 870 000	3 620 000	8 210 000
1931	3 760 000	5 300 000	8 330 000
1932	3 330 000	5 190 000	5 470 000

Der Stettiner Hafen im November.

Der seewärtige Schiffseingang betrug im November im Stettiner Hafen 426 Schiffe mit 612 939 cbm NR. (im Oktober 421 Schiffe mit 607 941 cbm NR., im November 1932 371 Schiffe mit 440 789 cbm NR.). Die Schiffszahl weist also gegenüber dem Vor-

monat eine Steigerung um rund 1,2 % gegenüber dem Vorjahre um rund 15 %, die Tonnage eine Zunahme gegenüber Oktober um 0,8 %, gegenüber November 1932 um 39 % auf.

Der seewärtige Schiffsausgang belief sich im November auf 435 Schiffe mit 640 966 cbm NR. (im Oktober 409 Schiffe mit 583 365 cbm NR., im November 1932 367 Schiffe mit 469 262 cbm NR.). Die Schiffszahl weist also gegenüber dem Vormonat eine Steigerung um 6,3 %, gegenüber dem Vorjahre um 18,5 %, die Tonnage eine Zunahme um 9,8 % gegenüber dem Vormonat und 34 % gegenüber dem Vorjahre auf.

Der Umschlag betrug im Monat November insgesamt 469 000 t (im Oktober 482 000 t, im November 1932 340 000 t), und zwar im Eingang 303 000 t (Oktober 306 000 t, November 1932 200 000 t) und im Ausgang 166 000 t (Oktober 176 000 t, November 1932 140 000 t). Davon entfielen im Eingang auf Kohlen und Koks 135 000 t, Erz 43 000 t, Phosphat 20 000 t, Sojabohnen 9000 t, Holz 7000 t, und Heringe 5000 t, im Ausgang entfallen auf Getreide 53 000 t, Kohlen 26 000 t, Zucker 6000 t und Papier 1000 t.

Verglichen mit dem Umschlag vom November 1932 liegt der Gesamtumschlag um rund 38 % über dem Gesamtumschlag in der gleichen Zeit des Vorjahres. Im Eingang ergibt sich sogar eine Zunahme um mehr als die Hälfte, nämlich um 51,1 % und im Ausgang eine Zunahme um 18,5 %.

Norwegen-Motorschiffe der Deutsche Werke Kiel AG. im Nord-Lloyd-Dienst.

Wie wir hören, hat die Hanseatische Schiffahrts-Gesellschaft in Hamburg die von der Deutsche Werke Kiel AG. ursprünglich für norwegische Rechnung erbauten, rund 9000 BRT. großen Motorschiffe „Sud Americano“ und „Sud Expreso“ käuflich erworben. Die Schiffe werden zurzeit auf der Werft der Deutsche Werke Kiel AG. für die besonderen Bedürfnisse des Dienstes nach der Westküste Nordamerikas umgebaut, da sie als Ersatz für überalterte Tonnage des Norddeutschen Lloyd eingesetzt werden sollen.

In Dänemark sind nur noch 25 Schiffe aufgelegt mit einer Gesamttonnage von rund 60 700 t. In der entsprechenden Zeit des Vorjahres stellte sich die Aufliegeziffer auf 67 Schiffe mit 165 000 t.

Der Umbau in der Großschiffahrt.

Nachdem schon für das Nordatlantik-Geschäft eine besondere betriebswirtschaftliche Form mit dem Sitz in Bremen errichtet worden ist, erfolgte nun auch eine entsprechende Regelung für den Ostasien-Dienst. Auch hier ist der Verwaltungssitz nach Bremen gelegt worden, dagegen sollen die Organisationen des Südamerika- und des Afrikadienstes in Hamburg ihren Verwaltungssitz erhalten.

Weitere Subventionierung der finnischen Südamerika-Linie.

Der finnische Reichstag hat der finnischen Südamerika-Linie eine Subvention im Rahmen des Haushaltsplans in Höhe von 1 Mill. Finnmark bewilligt. Die finnische Regierung hatte eine Subvention von 2 Mill. Finnmark beantragt gehabt.

Sowjetrußland bestellt den größten Eisbrecher der Welt.

Nach Kopenhagener Meldungen verhandelt die Sowjetregierung mit dänischen Werften über den Bau eines neuen großen Eisbrechers, der der größte seiner Art auf der Erde sein soll. Man erwartet den Abschluß der Verhandlungen in diesen Tagen.

Der Schiffsverkehr Lettlands.

Im Oktober liefen in die Häfen Lettlands 245 Schiffe (Oktober 1932: 261 Schiffe) mit einem Frachtraum von 109 824 NRT. (98 954 NRT.) ein und 237 (262) Schiffe mit 105 202 (107 328) NRT. aus, wobei auf die Haupthäfen nachstehende Frequenz entfiel:

	Eingang			
	Oktober 1933		Oktober 1932	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Riga	175	78 958	175	68 587
Libau	31	15 784	34	13 790
Windau	31	13 997	35	11 654

	Ausgang			
	Oktober 1933		Oktober 1932	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Riga	173	79 812	174	73 345
Libau	25	12 359	34	16 732
Windau	30	11 809	36	12 225

Im allgemeinen zeigt der Schiffsverkehr im Berichtsmonat im Vergleich mit dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahrs keine wesentlichen Veränderungen.

Im November hat sich der Schiffsverkehr Lettlands lebhafter gestaltet als im Vorjahr. Es liefen in die lettländischen Häfen 248 (November 1932: 227) Schiffe mit140 494 (122 373) NRT. ein, während die Zahl der ausgelaufenen Schiffe 236 (220) und deren Raumgehalt 131 882 (108 950) NRT. betrug.

Den Schiffsverkehr in den drei Haupthäfen veranschaulicht nachstehende Aufstellung:

	Eingang			
	November 1933		November 1932	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Riga	155	97 776	140	76 010
Libau	39	20 091	41	26 119
Windau	42	19 961	34	17 465

	Ausgang			
	November 1933		November 1932	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Riga	144	89 505	139	69 146
Libau	37	18 732	39	22 223
Windau	43	20 979	31	14 225

Im Vergleich mit dem Vorjahr hat sich der Schiffsverkehr in den Häfen Riga und Windau belebt, dagegen im Libauer Hafen verringert.

Der Schiffsverkehr Revals.

Die Zahl der im November in den Revaler Hafen ein- und ausgelaufenen Schiffe ist gegen das Vorjahr um 4,10 % und die Gesamttonnage um 5,62 % gestiegen. Eine nähere Uebersicht über den Schiffsverkehr gibt nachstehende Aufstellung:

	Eingang			
	November 1933		November 1932	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Auslandfahrt	180	65 222	113	59 304
Heimatfahrt	68	6 320	54	5 407
Zusammen	248	71 542	177	64 711

	Ausgang			
	November 1933		November 1932	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Auslandfahrt	108	59 146	119	59 872
Heimatfahrt	71	5 899	55	4 731
Zusammen	179	65 045	174	64 603

In der Auslandfahrt ist eine Abnahme der Zahl der Schiffe um 6,9 %, dagegen eine Zunahme der Tonnage um 3,51 % festzustellen. In der Küstenfahrt stieg die Zahl der Schiffe um 2,75 % und die Tonnage um 20,52 %.

Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Uebertragung

Titelübersetzungen

aus dem Dz. Ust. Nr. 103 vom 31. Dezember 1933.

Pos. 797 Verordnung des Finanzministers vom 9. Dezember 1933, herausgegeben im Einverständnis mit dem Justizminister betreffend Aenderung der Verordnung vom 10. Oktober 1933, die die Ausführungsvorschriften zum Gesetz über die Stempelgebühren enthält.

Pos. 804 Verordnung des Justizministers vom 28. Dezember 1933, herausgegeben im Einverständnis mit dem Minister für Industrie und Handel betreffend Registrierung der Genossenschaften mit beschränkter Haftung.

Polen

Warschauer Börse.

In der Berichtswoche (2. bis 5. 1.) gestaltete sich das Warschauer Börsengeschäft durchaus uneinheitlich. Gleich zu Wochenanfang war die Stimmung entschieden abgeflaut und der Dollarkurs wies eine neue rückläufige Bewegung auf. Die aus New York kommenden Nachrichten waren nicht angetan, den Pessimismus der Börse zu zerstreuen. Vor allem befürchtet die Börse im Zusammenhang mit den Budgetvorschlägen Roosevelts neue Komplikationen für das amerikanische Wirtschaftsleben und damit auch für die Dollarwährung. Der Zusammentritt des amerikanischen Kongresses hat allgemein enttäuscht und die erwartete Klärung der Währungssituation ist nicht eingetreten. Alles das führte zu einer geringeren Bewertung des Dollars, dessen Kurs um 5,60 Zł. schwankte. Im Hinblick auf die übrigen Devisen sind nennenswerte Veränderungen nicht eingetreten. Am Valutenmarkt herrschte nur geringe Kauflust. Der Edelmetallmarkt blieb unverändert. Per 5. 1. notierten amtlich: Belgien 123.55, Danzig 173.05, Holland 357.40, London 28.90, New York Scheck 5.61, Kabel 5.62, Paris 34.88, Prag 26.44, Schweiz 172.20, Italien 46.80; amtlich nicht notiert: Berlin 211.55, Kopenhagen 129.15, Oslo 145.20, Stockholm 149.15; außerbörslich: Dollar 5.60, Golddollar 8.93, Goldrubel 4.62, Reichsmark 211.00.

Am Rentenmarkt herrschte im allgemeinen große Unentschlossenheit. Gleich zu Anfang der Woche ließen die Kurse der meisten Papiere leicht nach und es bestand die Auffassung, daß ein weiterer Rückgang unvermeidlich eintreten würde. Später hat sich aber auf der ganzen Linie eine Verbesserung der Kurse durchgesetzt und einzelne Papiere erfreuten sich recht guter Nachfrage.

Die Aktienbörse ging gleich zu Wochenanfang mit festeren Kursen ins Geschäft, das sich im übrigen auf kleine Umsätze beschränkte. Bank von Polen konnte weiter aufbessern. Offenbar hat die in Aussicht stehende Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 8 % den Kurs so günstig beeinflußt. Im übrigen kam recht viel Material auf den Markt. Meist sind aber noch nicht einmal Orientierungskurse genannt worden. Von Metallaktien kam nur Starachowice zur amtlichen Notiz.

	Nennwert	Dividende	2. 1.	4. 1.	5. 1.
Bank von Polen . .	100	8	83,25	85,25	85,50
Starachowice-Metall .	50	—	10,25	10,25	—

Druck von A. Schroth, Danzig